



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-30102021-230835
CG-MH-E-30102021-230835

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 520]
No. 520]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अक्टूबर 28, 2021/कार्तिक 6, 1943
NEW DELHI, THURSDAY, OCTOBER 28, 2021/KARTIKA 6, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 11 अक्टूबर, 2021

फा. सं. टीएमपी/41/2021—सीओपीटी— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कोचीन पत्तन न्यास में बर्थिंग नीति 2016 के अधीन प्रोत्साहन तथा जुर्माना योजना पर आधारित कार्यनिष्पादन मानदंड अनुमोदित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएमपी/41/2021—सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

...

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

अक्टूबर, 2021 के पहले दिन पारित

यह मामला बर्थिंग नीति 2016 के अधीन प्रोत्साहन और जुर्माना योजना पर आधारित कार्यनिष्पादन मानदंडों के लिए अनुमोदन प्राप्त किए जाने हेतु कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/48/2018-सीओपीटी दिनांक 18 जनवरी 2019 द्वारा सीओपीटी में प्रोत्साहन/जुर्माना योजना के आधार पर संशोधित कार्यनिष्पादन मानदंड पिछली बार अनुमोदित किया था। यह आदेश 12 फरवरी 2019 को राजपत्र सं. 60 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। कार्यनिष्पादन और जुर्माना/प्रोत्साहन मानदंडों के अधिसूचित पावधान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनांक की समाप्ति के बाद लागू हुए थे और दो वर्षों के लिए वैध थे।

2.2. उक्त आदेश में निर्धारित संशोधित उत्पादकता मानदंड और प्रोत्साहन/जुर्माना से संबंधित उक्त आदेश का प्रासंगिक सार नीचे दिया गया है:-

1. कार्यनिष्पादन मानदंड:

| क्र.सं. | कार्य विवरण | उत्पादकता मानदंड |
|---------|--|-------------------|
| 1. | सीओटी, एनटीबी और एसटीबी में प्रहस्तित पीओएल उत्पाद सिवाय फ्यूरेस ऑयल | |
| | (i). एवएसडी | 1050 टन/घंटा |
| | (ii). एमएस | 600 टन/घंटा |
| | (iii). नाथा | 750 टन/हारुस |
| 2 | पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट | 210 टन/हारुस/घाईट |

2. प्रोत्साहन/जुर्माना:

बर्थ में विनिर्दिष्ट समय अर्जित करने में विफलता अथवा सफलता के लिए, जुर्माना/प्रोत्साहन नीचे दी गई तालिकानुसार लागू होगा:

| क्र.सं. | मानक घंटों से अधिक वास्तविक बर्थ घंटों हेतु जुर्माना | | प्रोत्साहन (सेव किए गए बर्थ घंटों के लिए) | |
|---------|--|-------------------|--|-------------------|
| | जलयान की वास्तविक कार्य अवधि (पोत का परिचालन पूरा होने तक कार्यगत बर्थ में बर्थिंग के बीच समय) | जुर्माना | जलयान की वास्तविक कार्य अवधि (पोत का परिचालन पूरा होने तक कार्यगत बर्थ में बर्थिंग के बीच समय) | प्रोत्साहन |
| 1 | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य |
| 2 | 5 प्रतिशत से अधिक विनिर्दिष्ट समय के 15 प्रतिशत तक | 1.0 x बर्थ किराया | 5 प्रतिशत से अधिक विनिर्दिष्ट समय के 15 प्रतिशत तक | 0.5 x बर्थ किराया |
| 3 | | 2.0 x बर्थ किराया | विनिर्दिष्ट समय के 15 प्रतिशत के परे कमतर | 1.0 x बर्थ किराया |

3. सीओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 19 जुलाई 2021 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i). जून 2016 में पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा जारी की गई बर्थिंग नीति के अनुसार, कार्यनिष्पादन आधारित प्रोत्साहन और जुर्माना योजना अनुमोदन और राजपत्र सं. 189 दिनांक 05 मई 2017 द्वारा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना के बाद 04 जून 2017 से कोचीन पत्तन में लागू की गई थी। सीओपीटी में कार्गो परिचालनों के लिए उक्त योजना सीओटी, एनटीबी और एसटीबी में प्रहस्तित फरनेन्स ऑयल के सिवाय पीओएल उत्पादों, पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट के लिए शुरू की गई थी और पिछले 4 वर्षों के दौरान निर्धारित मानदंड नीचे दिए गए हैं:-

| क्र.सं. | कार्गो | टीपीएच में मानदंड | दरों का लागू किया जना | संशोधन के लिए आधार |
|---------|--------|-------------------|-----------------------|---|
| 1 | पीओएल | 650 | 04.06.2017 | भारत सरकार की बर्थिंग नीति के अनुसार टीएएमपी की अधिसूचना जी सं. 189 दिनांक 05.05.2017 |
| | सीमेंट | 190 | | |
| 2 | पीओएल | 800 | 12.02.2018 | बर्थिंग नीति के 7 के खंड 7.2 पर आधारित |
| | सीमेंट | 210 | | |
| 3 | पीओएल | 1000 | 15.06.2018 | बर्थिंग नीति के 7 के खंड 7.2 पर आधारित |
| | सीमेंट | 210 | | |
| 4 | एवएसडी | 1050 | 14.03.2019 | टीएएमपी की अधिसूचना जी सं. 60 दिनांक 12 फरवरी 2019 - पीओएल उत्पादों पर उत्पादकता में महत्वपूर्ण भिन्नता के कारण, पत्तन द्वारा पीओएल उत्पादों के लिए सामान्य मानदंडों की बजाय पत्तन द्वारा एवएसडी, एमएस और नाथा हेतु घटकवार मानदंडों का सुझाव दिया गया था। |
| | एमएस | 600 | | |
| | नाथा | 750 | | |
| | सीमेंट | 210 | | |

(ii). मौजूदा उत्पादकता मानदंड 14-03-2019 से दो वर्षों की वैधता के साथ 13-03-2021 तक लागू किए गए थे।

(iii). तथापि, चूकवश और कोविड-19 महामारी से बाधित हुए सामान्य जीवन के कारण, योजना के नवीकरण का प्रस्ताव विनिर्दिष्ट समय के भीतर प्रस्तुत नहीं किया जा सका था। प्रस्ताव प्रस्तुत करने में देरी माफ करें।

(iv). बर्थिंग नीति के अधीन कार्यनिष्पादन मानदंड आधारित प्रोत्साहन और जुर्माना योजना' के कार्यान्वयन ने योजना के अधीन कार्गो के लिए उत्पादकता में सुधार में योगदान दिया है।

(v). बर्थिंग नीति के खंड 7-2 के अनुसार, पत्तन को मानदंडों में वृद्धि करनी चाहिए यदि जलयान 60-70 प्रतिशत निर्धारित मानदंड अर्जित कर लेते हैं। तदनुसार, सीओटी, एनटीबी और एसटीबी में प्रहस्तित पीओएल उत्पाद – एचएसडी, एमएस और नाप्था; और पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट के लिए निम्नलिखित संशोधित 'प्रोत्साहन मानदंड आधारित प्रोत्साहन एवं जुर्माना योजना' योजना के नवीकरण के लिए प्रस्तावित की गई है।

(vi). सीओटी, एनटी और एसटीबी में प्रहस्तित पीओएल उत्पाद – एचएसडी, एमएस और नाप्था

(क) सीओपीटी ने 14-03-2019 से 15-03-2021 तक की अवधि के लिए सीओटी, एनटीबी और एसटीबी में एचएसडी, एमएस और नाप्था का प्रहस्तन करने वाले जलयानों के प्रदर्शन का विश्लेषण किया था। 318 जलयानों में से जो इन उत्पादों का प्रहस्तन करते हैं, 70 जलयानों ने समानान्तरतः दो उत्पादों एचएसडी और एमएस का प्रहस्तन किया था; 143 जलयानों ने केवल एचएसडी का प्रहस्तन किया था; 53 जलयानों ने केवल एमएस का प्रहस्तन किया था और 52 जलयानों ने केवल नाप्था का प्रहस्तन किया था। जबकि बीपीसीएल ने सभी तीनों उत्पादों, आईओसीएल और एचपीसीएल ने एचएसडी एवं एमएस का आयात प्रहस्तित किया था।

(ख) उपर्युक्त अवधि में औसत उत्पादकता एचएसडी के लिए 955 टीपीएच, एमएस के लिए 543 और नाप्था के लिए 774 टोपीएच पाए गए थे। मानदंड एचएसडी की ढुलाई करने वाले 38 प्रतिशत जलयानों, एमएस की ढुलाई करने वाले 51 प्रतिशत जलयानों और नाप्था की ढुलाई करने वाले 69 प्रतिशत जलयानों (असावधानीवश पत्तन द्वारा 88 प्रतिशत उल्लेख गया है और बाद में सही किया गया है)। बर्थिंग नीति के खंड 7.3 के अनुसार, यह अपवाद है कि यदि 70 प्रतिशत से अधिक जलयान मानदंडों को पूरा नहीं करते हैं तो अध्यक्ष बोर्ड से परामर्श करके मानदंडों में छूट दे सकते हैं। तथापि, सीओटी, एनटीबी और एसटीबी में प्रहस्तित पीओएल उत्पादों – एचएसडी, एमएस और नाप्था के लिए मानदंडों को बनाये रखने का प्रस्ताव किया गया है।

(vii). पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट:

सीमेंट पोतों की उत्पादकता का विश्लेषण करते समय, 168 जलयानों के लिए औसत उत्पादकता 220 टीपीएच (सीओपीटी द्वारा असावधानीवश 295 टीपीएच का गलत आंकड़ा संप्रेषित किया गया था) पाई गई थी जिन्हें 14-03-2019 से 15-03-2021 तक की दो वर्षों की अवधि में प्रहस्तित किया गया था। पत्तन में परिचालन कर रही चार कम्पनियों में से तीन कम्पनियां स्वतः-उतराई जलयान ला रही हैं, और इन कम्पनियों के लिए सीमेंट की औसत उत्पादकता 230 टीपीएच (असावधानीवश 318 टीपीएच उल्लिखित किया गया था) पाई गई थी। चौथा परिचालक, जुआरी सीमेंट्स, सामान्य जलयान लाता है जिन्हें कम उत्पादकता के साथ तट आधारित अनलोडर इस्तेमाल करते हुए उतारा जाता है, और इसके कारण इसकी औसत उत्पादकता गिरकर 220 टीपीएच हो चुकी है। जुआरी सीमेंट्स के 19 जलयानों में से किसी ने भी निर्धारित मानदंड अर्जित नहीं किया। तथापि, परिचालक ने पत्तन को सूचित किया है कि उनका अन्य परिचालकों के मामले में स्वतः-उतराई जलयानों में शिफ्ट करने की योजना है

(viii). विश्लेषण पर, यह देखा गया है कि 64 प्रतिशत जलयानों ने 210 टीपीएच प्रति प्वाइंट का मानदंड अर्जित किया है; और यदि जुआरी सीमेंट्स के जलयानों को छोड़ दिया जाए तो 73 प्रतिशत जलयानों ने मानदंड अर्जित किए हैं। नीति का खंड 7-2 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि 60 प्रतिशत से 70 प्रतिशत जलयान निर्धारित मानदंडों को पूरा कर रहे हैं तो पत्तन को मानदंड बढ़ाने चाहिए। अतः पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट के लिए मानदंड संशोधित कर 230 टीपीएच प्रति प्वाइंट किए जाने का प्रस्ताव किया गया है जोकि कुल जलयानों के 55 प्रतिशत द्वारा अर्जित किया गया था।

(ix). तदनुसार, सीओटी, एनटीबी और एसटीबी में प्रहस्तित पीओएल उत्पादों – एचएसडी, एमएस और नाप्था और पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट के लिए संशोधित 'प्रोत्साहन और जुर्माना योजना आधारित कार्यनिष्पादन मानदंड' इस प्राधिकरण द्वारा जांच किए जाने तथा अनुमोदित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, जोकि निम्नवत् है:-

(क). कार्यनिष्पादन मानदंड आधारित प्रोत्साहन तथा जुर्माना योजना:

1. कार्यनिष्पादन मानदंड

| क्र.सं. | कार्गो | कार्यनिष्पादन मानदंड |
|---------|---|----------------------|
| 1. | सीओटी, एनटीबी और एसटीबी में प्रहस्तित पीओएल उत्पाद - एचएसडी, एमएस और नाथा | |
| | (i). एचएसडी | 1050 टन/घंटा |
| | (ii). एमएस | 600 टन/घंटा |
| | (iii). नाथा | 750 टन/घंटा |
| 2. | पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट | 230 टन/घंटा/प्लॉट |

(ख) प्रोत्साहन और जुर्माना:

(i). बर्थ में पोत के विराम के लिए विनिर्दिष्ट समय ऊपर निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंडों के आधार पर परिगणित किया जाएगा।

(ii). शुरूआत से पहले और पूरा होने के बाद की औपचारिकताओं के लिए अपेक्षित समय 6 घंटे माना जाएगा।

(iii). बर्थ में विनिर्दिष्ट समय अर्जित करने में विफलता अथवा सफलता के लिए, जुर्माना/प्रोत्साहन नीचे दी गई तालिका के अनुसार लागू होगा:

| क्र.सं. | प्रोत्साहन (मानक घंटों से कम बर्थ घंटों के लिए) | | जुर्माना (मानक घंटों से अधिक बर्थ घंटों के लिए) | |
|---------|---|-------------------|--|-------------------|
| | वास्तविक बर्थ घंटे | प्रोत्साहन | वास्तविक बर्थ घंटे | प्रोत्साहन |
| 1. | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य |
| 2. | 5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे निम्नतर | 0.5 X बर्थ किराया | 5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे अधिक | 1.0 X बर्थ किराया |
| 3. | मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से परे निम्नतर | 1.0 X बर्थ किराया | मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से अधिक | 2.0 X बर्थ किराया |

(iv). उपर्युक्त तालिका में निर्धारित जुर्माना जलयान के कार्गो परिचालन को पूरा करने में लगने वाले अतिरिक्त घंटों (अर्थात्, वास्तविक घंटे - मानक घंटे) के लिए वसूल किया जाएगा। प्रोत्साहन प्रत्येक बचाये गए अतिरिक्त घंटे, अर्थात् मानक घंटा - वास्तविक घंटा के लिए देय होगा।

(v). जुर्माना/प्रोत्साहन की गणना करने के प्रयोजन के लिए प्रत्येक जलयान द्वारा अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन की गणना करत हुए, निम्नलिखित के कारण परिचालन का रुकना शामिल नहीं होगा:

(क). उप संरक्षक द्वारा यथा प्रमाणित सुरक्षित नौचालन के लिए ज्वारभाटा, ड्राफ्ट आदि हेतु प्रतीक्षारत जलयानों का कोई विराम।

(ख). पाइलट की देरी से आपूर्ति और टग की अनुपलब्धता सहित पत्तन के कारण जलयान के नौचालन में कोई विलंब।

(ग). मौसम संबंधी विराम और विलंब।

(घ). पोतों के स्थानांतरण के कारण विराम और विलंब।

(ङ). पत्तन द्वारा प्राधिकृत बंकरों, मरम्मत आदि के लिए जलयान का कोई विस्तारित विराम।

(च). अधिकतम 30 मिनट की अवधि तक डुबाव सर्वेक्षणों में लगने वाला समय।

(छ). बर्थ में पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाये गए उपस्कर का खराब होना/अनुपलब्धता।

(x). संशोधित योजना अनुमोदित और इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए जाने तक प्रचलित योजना की वैधता को विस्तारित करने का अनुरोध भी किया गया है।

(xi). यथा अपेक्षित सीओपीटी के न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त किया जाएगा और इस प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा।

4 सीओपीटी के प्रस्ताव का अवलोकन करने पर, यह देखा गया है कि सीओपीटी ने केवल सीमेंट के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। अन्य कार्गो मदों जैसे एचएसडी, एमएस और नाथा के लिए, उल्लिखित कारणों से पत्तन ने आदेश दिनांक 18 जनवरी 2019 में निर्धारित मौजूदा मानदंडों को बनाये रखने का प्रस्ताव किया है।

5 तत्पश्चात्, सीओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 26 जुलाई 2021 द्वारा यह उद्धरित करते हुए अपने पूर्व प्रस्ताव दिनांक 19 जुलाई 2021 के पैरा 9 (2) के संदर्भ में संशोधित शर्तें अग्रणीत की थीं कि आदेश दिनांक 18 जनवरी 2019 में निर्धारित मौजूदा शर्तें इसके प्रस्ताव दिनांक 19 जुलाई 2021 में विलुप्त पाई गई थीं। इसके पूर्व प्रस्ताव दिनांक 19 जुलाई 2021 में पैरा 9 (2) में प्रस्तावित शर्तें और इसके पत्र दिनांक 26 जुलाई 2021 में शामिल (विलुप्त शर्तों को बोल्ड में हाइलाइट किया गया है) का तुलनात्मक विवरण नीचे दिया गया है:—

| पूर्व प्रस्ताव दिनांक 19 जुलाई 2021 में प्रस्तावित पैरा 9 (2) में प्रस्तावित शर्तें | | | | | संशोधित प्रस्ताव दिनांक 26 जुलाई 2021 में पैरा 9 (2) में प्रस्तावित शर्तें | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------|--|-------------------|--|--|--|---|--|----|--------------------------------------|-------|--------------------------------------|-------|----|---|-------------------|--|-------------------|----|--|-------------------|---------------------------------------|-------------------|--|---|--|--|--|----------|---|--|---|--|----|--------------------------------------|-------|--------------------------------------|-------|----|---|-------------------|--|-------------------|----|--|-------------------|---------------------------------------|-------------------|
| (i). | बर्थ में पोट के विराम के लिए विनिर्दिष्ट समय की गणना उपर्युक्त विनिर्दिष्ट कार्यनिष्पादन मानदंडों के आधार पर की जाएगी। | | | | (i). | बर्थ में पोट के विराम के लिए विनिर्दिष्ट समय की गणना उपर्युक्त विनिर्दिष्ट कार्यनिष्पादन मानदंडों के आधार पर की जाएगी। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii). | शुरुआत से पहले और पूर्ण होने के बाद की औपचारिकताओं के लिए अपेक्षित समय 6 घंटे माना जाएगा। | | | | (ii). | (क). शुरुआत से पहले और पूर्ण होने के बाद की औपचारिकताओं के लिए अपेक्षित समय 6 घंटे माना जाएगा। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | -- | | | | | (ख). कई पीओएल उत्पादों की दुलाई करने वाले पोटों के लिए, प्रत्येक ग्रेड के कार्गो के लिए अतिरिक्त दो घंटे शुरुआत से पहले और पूर्ण होने के बाद की औपचारिकताओं के लिए माने जाएंगे। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | -- | | | | (iii). | कई घटकों का प्रहस्तन करने वाले जलयानों के लिए, मानक बर्थ घंटे निम्नवत् परिगणित किए जाएंगे: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | -- | | | | | (क). एकल घटक प्रहस्तन के समय के लिए – घटक के लिए लागू कार्यनिष्पादन मानदंड। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | -- | | | | | (ख). कई घटकों के सहमत प्रहस्तन के समय के लिए – समानान्तरतः प्रहस्तित घटकों के लिए लागू कार्यनिष्पादन मानदंडों का जोड़। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iii). | बर्थ में विनिर्दिष्ट समय अर्जित करने में विफलता अथवा सफलता के लिए, जुर्माना/प्रोत्साहन नीचे तालिकाबद्ध किए गए अनुसार लागू होगा: | | | | (iv). | बर्थ में विनिर्दिष्ट समय अर्जित करने में विफलता अथवा सफलता के लिए, जुर्माना/प्रोत्साहन नीचे तालिकाबद्ध किए गए अनुसार लागू होगा: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table><tr><th>क्र. सं.</th><th colspan="2">प्रोत्साहन (मानक घंटों से कम बर्थ घंटों के लिए)</th><th colspan="2">जुर्माना (मानक घंटों से अधिक बर्थ घंटों के लिए)</th></tr><tr><td>1.</td><td>विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर</td><td>शून्य</td><td>विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर</td><td>शून्य</td></tr><tr><td>2.</td><td>5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे निम्नतर</td><td>0.5 X बर्थ किराया</td><td>5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे उच्चतर</td><td>1.0 X बर्थ किराया</td></tr><tr><td>3.</td><td>मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से परे निम्नतर</td><td>1.0 X बर्थ किराया</td><td>मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से अधिक</td><td>2.0 X बर्थ किराया</td></tr></table> | | | | क्र. सं. | प्रोत्साहन (मानक घंटों से कम बर्थ घंटों के लिए) | | जुर्माना (मानक घंटों से अधिक बर्थ घंटों के लिए) | | 1. | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य | 2. | 5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे निम्नतर | 0.5 X बर्थ किराया | 5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे उच्चतर | 1.0 X बर्थ किराया | 3. | मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से परे निम्नतर | 1.0 X बर्थ किराया | मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से अधिक | 2.0 X बर्थ किराया | | <table><tr><th>क्र. सं.</th><th colspan="2">प्रोत्साहन (मानक घंटों से कम बर्थ घंटों के लिए)</th><th colspan="2">जुर्माना (मानक घंटों से अधिक बर्थ घंटों के लिए)</th></tr><tr><td>1.</td><td>विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर</td><td>शून्य</td><td>विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर</td><td>शून्य</td></tr><tr><td>2.</td><td>5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे निम्नतर</td><td>0.5 X बर्थ किराया</td><td>5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे उच्चतर</td><td>1.0 X बर्थ किराया</td></tr><tr><td>3.</td><td>मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से परे निम्नतर</td><td>1.0 X बर्थ किराया</td><td>मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से अधिक</td><td>2.0 X बर्थ किराया</td></tr></table> | | | | क्र. सं. | प्रोत्साहन (मानक घंटों से कम बर्थ घंटों के लिए) | | जुर्माना (मानक घंटों से अधिक बर्थ घंटों के लिए) | | 1. | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य | 2. | 5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे निम्नतर | 0.5 X बर्थ किराया | 5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे उच्चतर | 1.0 X बर्थ किराया | 3. | मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से परे निम्नतर | 1.0 X बर्थ किराया | मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से अधिक | 2.0 X बर्थ किराया |
| क्र. सं. | प्रोत्साहन (मानक घंटों से कम बर्थ घंटों के लिए) | | जुर्माना (मानक घंटों से अधिक बर्थ घंटों के लिए) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | 5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे निम्नतर | 0.5 X बर्थ किराया | 5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे उच्चतर | 1.0 X बर्थ किराया | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से परे निम्नतर | 1.0 X बर्थ किराया | मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से अधिक | 2.0 X बर्थ किराया | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| क्र. सं. | प्रोत्साहन (मानक घंटों से कम बर्थ घंटों के लिए) | | जुर्माना (मानक घंटों से अधिक बर्थ घंटों के लिए) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | 5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे निम्नतर | 0.5 X बर्थ किराया | 5 प्रतिशत से मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत के परे उच्चतर | 1.0 X बर्थ किराया | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से परे निम्नतर | 1.0 X बर्थ किराया | मानक बर्थ घंटों के 15 प्रतिशत से अधिक | 2.0 X बर्थ किराया | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iv). | उपर्युक्त तालिका में निर्धारित जुर्माना जलयान का कार्गो परिचालन पूरा करने में लगने वाले अतिरिक्त घंटों (अर्थात्, वास्तविक घंटे – मानक घंटे) के लिए वसूल किया जाएगा। प्रोत्साहन प्रत्येक अतिरिक्त बचत किए गए घंटे, अर्थात् मानक घंटा – वास्तविक घंटा के लिए देय होगा। | | | | (v). | उपर्युक्त तालिका में निर्धारित जुर्माना जलयान का कार्गो परिचालन पूरा करने में लगने वाले अतिरिक्त घंटों (अर्थात्, वास्तविक घंटे – मानक घंटे) के लिए वसूल किया जाएगा। प्रोत्साहन प्रत्येक अतिरिक्त बचत किए गए घंटे, अर्थात् मानक घंटा – वास्तविक घंटा के लिए देय होगा। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (v). | जुर्माना/प्रोत्साहन की गणना करने के प्रयोजन के लिए प्रत्येक जलयान द्वारा अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन के परिकलन में, निम्नलिखित कारणों से परिचालन का रूकना शामिल नहीं किया जाता है: (क). उप संरक्षक द्वारा यथा प्रमाणित सुरक्षित नौचालन के लिए ज्वारभाटा, ड्राफ्ट आदि हेतु प्रतीक्षारत जलयानों का कोई विराम। | | | | (vi). | जुर्माना/प्रोत्साहन की गणना करने के प्रयोजन के लिए प्रत्येक जलयान द्वारा अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन के परिकलन में, निम्नलिखित कारणों से परिचालन का रूकना शामिल नहीं किया जाता है: (क). उप संरक्षक द्वारा यथा प्रमाणित सुरक्षित नौचालन के लिए ज्वारभाटा, ड्राफ्ट आदि हेतु प्रतीक्षारत जलयानों का कोई विराम। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|---|---|
| (ख). पाइलट की देरी से आपूर्ति और टग की अनुपलब्धता सहित पत्तन के कारण जलयान के नौचालन में कोई विलंब। | (ख). पाइलट की देरी से आपूर्ति और टग की अनुपलब्धता सहित पत्तन के कारण जलयान के नौचालन में कोई विलंब। |
| (ग). मौसम संबंधी विराम और विलंब। | (ग). मौसम संबंधी विराम और विलंब। |
| (घ). पोतों के स्थानांतरण के कारण विराम और विलंब। | (घ). पोतों के स्थानांतरण के कारण विराम और विलंब। |
| (ङ). पत्तन द्वारा प्राधिकृत बंकरों, मरम्मत आदि के लिए जलयान का कोई विस्तारित विराम। | (ङ). पत्तन द्वारा प्राधिकृत बंकरों, मरम्मत आदि के लिए जलयान का कोई विस्तारित विराम। |
| (च). अधिकतम 30 मिनट की अवधि तक डुबाव सर्वेक्षणों में लगने वाला समय। | (च). अधिकतम 30 मिनट की अवधि तक डुबाव सर्वेक्षणों में लगने वाला समय। |
| (छ). बर्थ में पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाये गए उपस्कर का खराब होना/अनुपलब्धता। | (छ). बर्थ में पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाये गए उपस्कर का खराब होना/अनुपलब्धता। |

6 निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, ईमेल दिनांक **19 जुलाई 2021** और अनुवर्ती ईमेल दिनांक **26 जुलाई 2021** द्वारा प्राप्त प्रत्येक सीओपीटी प्रस्ताव की प्रति क्रमशः हमारे पत्रों दिनांक **26 जुलाई 2021** और **27 जुलाई 2021** द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थीं। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों की एक-एक प्रति सीओपीटी को प्रतिपुष्ट सूचना के रूप में अग्रणीत की गई थी। सीओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक **06 सितंबर 2021** द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

7 इसके अलावा, सीओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक **06 सितंबर 2021** द्वारा निम्नलिखित निवेदन भी किए हैं:—

- टीएमपी को **26 जुलाई 2021** को भेजे गए प्रस्ताव के पैरा **6** में, नाथ्या की ढुलाई करने वाले जलयानों के लिए अर्जित मानदंड असावधानीवश **88** प्रतिशत उल्लिखित किए गए थे जिसे कृपया **69** प्रतिशत पढ़ा जाए।
- इसके अलावा, उनके प्रस्ताव के पैरा **7** में, सीमेंट पोतों की औसत उत्पादकता जोकि **295** टीपीएच उल्लिखित की गई थी उसे भी **220** टीपीएच पढ़ा जाए।
- कृपया यह देखें कि उपर्युक्त संशोधन प्रस्तावित मानदंडों में किसी परिवर्तन की मांग नहीं करते हैं।
- यह प्रस्ताव सीओपीटी के न्यासी बोर्ड की बैठक में कार्यसूची मद सं. डी-5 द्वारा और प्रस्तावित अनुमोदित करने के लिए संकल्पित संकल्प सं. **65** द्वारा पेश किया गया था। बोर्ड की कार्यसूची और संकल्प की प्रति भी भेजी गई है।
- टीएमपी संशोधित योजना अनुमोदित करने और इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित योजना अनुमोदित तथा अधिसूचित किए जाने तक प्रचलित योजना की वैधता को विस्तारित करे।

8 इस मामले में संयुक्त सुनवाई वीडियो कांफ्रेंसिंग के माध्यम से **27 अगस्त 2021** को आयोजित की गई थी। सीओपीटी ने पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था और प्रस्तुतीकरण की प्रति अपने ईमेल दिनांक **27 अगस्त 2021** द्वारा भेजी भी थी। सीओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने संयुक्त सुनवाई में अपने निवेदन रखे थे।

9 इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10 इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:—

- पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने **2016** में महापत्तनों के लिए शृष्क बल्क कार्गो हेतु बर्थिंग नीति जारी की थी, और सभी महापत्तन न्यासों को प्रोत्साहनों तथा जुर्मानों के साथ मानदंड कार्यान्वित करने का निदेश दिया था। यह नीति पत्तनों में उपलब्ध अवसंरचना को लेखा में लेते हुए विभिन्न शृष्क बल्क घटकों के लिए कार्यनिष्पादन मानदंडों का परिकलन करने के लिए सभी महापत्तनों हेतु मानकीकृत दिशानिर्देश निर्धारित करती है। यह बर्थिंग नीति लिक्विड कार्गो जैसे पीओएल उत्पादों (सिवाय फरनेन्स ऑयल, बेन्जीन तथा वैक्यूम अर्वाशष्ट) और पाइपलाइन के माध्यम से सीमेंट प्रहस्तन को कवर नहीं करती है। तथापि, कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) ने बैचमार्क स्तर पर पत्तन में उत्पादकता में सुधार करने के लक्ष्य के साथ और सुधार किए गए कार्यनिष्पादन के लिए पोत को प्रोत्साहित करना तथा यदि कार्यनिष्पादन प्रस्तावित कार्यनिष्पादन स्तर से नीचे हाता है तो इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक **29 मार्च 2017** द्वारा अनुमोदित उत्पादकता स्तरों से संबंधित जुर्माना/प्रोत्साहन के साथ पत्तन में प्रहस्तित उपर्युक्त दो प्रीडोमिनेन्ट स्तर के साथ कार्यनिष्पादन मानकों की मांग की थी।

(ii). तत्पश्चात्, बर्थिंग नीति के अनुसार, पत्तन ने पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तिट सीमेंट के लिए संशोधित कार्यनिष्पादन मानदंडों के साथ उस समय प्रचलित पीओएल उत्पादों के लिए सामान्य कार्यनिष्पादन की बजाय पीओएल उत्पादों जैसे हाइ स्पीड डीजल (एचएसडी), मोटर स्पिरिट (एमएस) और नाफ्था के लिए इन घटकों के लिए वास्तविक कार्यनिष्पादन की समीक्षा की थी और घटक वार कार्यनिष्पादन मानदंड प्रस्तावित किए थे। इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/48/2018—सीओपीटी दिनांक 18 जनवरी 2019 द्वारा सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित सीओपीटी में कार्गो परिचालनों के लिए पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तिट सीमेंट के लिए और एचएसडी, एमएस तथा नाफ्था के लिए कार्यनिष्पादन मानदंडों से संबंधित संशोधित कार्यनिष्पादन मानदंडों तथा प्रोत्साहन/जुर्माना अनुमोदित किया था। उक्त आदेश 14 मार्च 2019 से लागू हुआ था और दो वर्षों के लिए अर्थात् 13 मार्च 2021 तक वैध था।

(iii). बर्थिंग नीति का खंड 7-2 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि 60 प्रतिशत—70 प्रतिशत से अधिक जलयान निर्धारित—मानदंडों को अर्जित करते हैं, तो पत्तन को मानदंडों में वृद्धि करनी चाहिए। बर्थिंग नीति पत्तनों से अपेक्षा करती है कि लक्ष्य मानदंड अर्जित किए जाने तक प्रथम वर्ष में प्रत्येक तिमाही में कार्यनिष्पादन मानदंडों की समीक्षा करे।

उपर्युक्त के मद्देनजर, सीओपीटी ने निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंडों के सापेक्ष 14-03-2019 से 15-03-2021 तक दो वर्षों की अवधि में पत्तन में वास्तविक अर्जित उत्पादकता की समीक्षा की थी।

पिछले आदेश दिनांक 18 जनवरी 2019 में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड एचएसडी के लिए 1050 टन/घंटा, मोटर स्पिरिट के लिए 600 टन/घंटा और नाफ्था के लिए 750 टन/घंटा है। पत्तन ने बताया है कि 14-03-2019 से 15-03-2021 तक दो वर्षों की अवधि के दौरान अर्जित औसत उत्पादकता एचएसडी के लिए 955 टन/घंटा, मोटर स्पिरिट के लिए 543 टन/घंटा और नाफ्था के लिए 774 टन/घंटा है। पत्तन ने यह भी बताया है कि निर्धारित मानदंड एचएसडी की दुलाई करने वाले 38 प्रतिशत जलयानों, एमएस की दुलाई करने वाले जलयानों का 51 प्रतिशत और नाफ्था की दुलाई करने वाले 69 प्रतिशत जलयानों द्वारा अर्जित किए गए थे। पत्तन ने बर्थिंग नीति का खंड 7-3 उद्धरित किया था, जिसमें कहा गया है कि यदि 70 प्रतिशत से अधिक जलयान मानदंडों को पूरा नहीं कर सकते तो अध्यक्ष बोर्ड से परामर्श करके मानदंडों में छूट दे सकता है। तथापि, पत्तन ने सीओटी, एनटीबी और एसटीबी में प्रहस्तिट पीओएल उत्पादों अर्थात् एचएसडी, एमएस और नाफ्था के लिए प्रचलित मानदंडों को बनाये रखने का प्रस्ताव किया है।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, और यह स्वीकार करते हुए कि सीओपीटी ने 14-03-2019 से 15-03-2021 तक पत्तन में अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन के आधार पर सीओटी, एनटीबी और एसटीबी में प्रहस्तिट पीओएल उत्पादों अर्थात् एचएसडी, एमएस और नाफ्था के लिए मौजूदा मानदंडों को बनाये रखने का प्रस्ताव किया था और इसे सीओपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण सीओटी, एनटीबी और एसटीबी में प्रहस्तिट पीओएल उत्पादों की उक्त कार्गो मदों अर्थात् एचएसडी, एमएस और नाफ्था के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित इसे अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

(iv). पाइपलाइन के माध्यम से प्रहस्तिट सीमेंट के संबंध में, पिछले आदेश दिनांक 18 जनवरी 2019 में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड 210 टीपीएच है। पत्तन ने बताया है कि 14-03-2019 से 15-03-2021 तक दो वर्षों की अवधि के दौरान अर्जित औसत उत्पादकता 168 जलयानों के लिए 220 टीपीएच है।

पत्तन में परिचालन कर रही चार सीमेंट कम्पनियों में से, तीन कम्पनियां स्वतः—उतराई जलयान ला रह हैं और इन कम्पनियों द्वारा सीमेंट की औसत उत्पादकता 230 टीपीएच होना बताया गया है। चौथा परिचालक, जुआरी सीमेंट्स, सामान्य परंपरागत जलयान लाता है जिन्हें तट आधारित अनलोडर का इस्तेमाल करते हुए उतारा जाता है जो औसत उत्पादकता को कम कर 220 टीपीएच करता है। तथापि, परिचालक ने पत्तन को संकेत दिया है कि उनकी स्वतः—उतराई जलयानों में परिवर्तित होने की योजना है जैसा अन्य परिचालकों के मामले में है।

सीओपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि 64 प्रतिशत जलयान प्रति प्वाइंट 210 टीपीएच का मानदंड अर्जित करते हैं; और यदि जुआरी सीमेंट्स के जलयानों को छोड़ दिया जाए, तो 73 प्रतिशत जलयानों ने निर्धारित मानदंड पूरे किए हैं। नीति का खंड 7-2 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि 60 प्रतिशत—70 प्रतिशत से अधिक जलयान निर्धारित मानदंड अर्जित करते हैं तो पत्तन को मानदंडों में वृद्धि करनी चाहिए। अतः, पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तिट सीमेंट के लिए मानदंड संशोधित कर 230 टीपीएच प्रति प्वाइंट करने का प्रस्ताव किया गया है, जिसे कुल जलयानों के 55 प्रतिशत द्वारा अर्जित किया गया था।

अल्ट्रा टेक सीमेंट लिमिटेड (यूसीएल) ने इस आधार पर **210** टीपीएच के मौजूदा स्तर पर कार्यनिष्पादन मानक बनाये रखने का अनुरोध किया है कि अर्जित औसत उत्पादकता स्थिर नहीं है; यह इसकी निकासी के आधार पर जलयान दर जलयान भिन्न-भिन्न होता है। प्रतिसाद में, सीओपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि पत्तन द्वारा किए गए विश्लेषण से, अल्ट्रा टेक सीमेंट्स के **77** जलयानों में से, जलयानों की औसत उत्पादकता **218** टीपीएच पाई गई है। इसके अलावा, **77** जलयानों में से **45 (58-44 प्रतिशत)** ने **210** टीपीएच और अधिक मानदंड अर्जित किए हैं। इसलिए, सीओपीटी ने मत व्यक्त किया है कि **210** टीपीएच से **230** टीपीएच मानदंड में सीमांतक वृद्धि का ग्राहक पर प्रतिकूलतः प्रभाव पड़ने की उम्मीद नहीं है।

इसके अलावा, पेन्ना सीमेंट इंडस्ट्रीज लिमिटेड (पीसीआईएल) ने अनुरोध किया है कि पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट के लिए सीमेंट कार्यनिष्पादन पैरामीटरों को पोत से सिलो की दूरी के आधार पर वर्गों में समूहित किया जाए।

पत्तन ने यह स्वीकार करते हुए कि जलयान और सिलो के बीच की दूरी उत्पादकता को प्रभावित करती है, प्रस्ताव को यह कहते हुए औचित्य दिया है कि जब विभिन्न टर्मिनलों में सीमेंट को घटक के रूप में विश्लेषित किया जाता है, की समीक्षा की गई है, औसत उत्पादकता **220** टीपीएच बताया गया है। मानदंड में **210** से **230** टीपीएच की सीमांतक वृद्धि का प्रस्ताव टर्मिनलों के बीच अंतरों के विचारणीय था।

एमओएस द्वारा जारी की गई बर्थिंग नीति, **2016** का खंड **7-2** महापत्तन न्यासों से मानदंडों की समीक्षा करने तथा वृद्धि करने की अपेक्षा करता है यदि **60** प्रतिशत-**70** प्रतिशत से अधिक जलयान लक्ष्य मानदंडों तक पहुंचने तक निर्धारित-मानदंड अर्जित करते हैं। सीओपीटी का प्रस्ताव बर्थिंग नीति के उक्त खंड का पालन करता है। कार्यनिष्पादन मानदंडों में यथास्थिति बनाये रखने के लिए यूसीएल द्वारा किया गया अनुरोध बर्थिंग नीति के अनुसार नहीं पाया गया है।

पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के मददेनजर और यह स्वीकार करते हुए कि पत्तन का प्रस्ताव पत्तन के कार्यनिष्पादन में सुधार करना है और पोतों के वापिसी समय में सुधार करना है तथा यह सीओपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा भी अनुमोदित किया गया है और चूंकि पत्तन द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा जारी की गई बर्थिंग नीति के निदेश के अनुपालन में है, इसलिए यह प्राधिकरण पाइपलाइन के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित कार्यनिष्पादन मानदंड अनुमोदित करता है।

(v). पत्तन ने मौजूदा प्रोत्साहन और जुर्माना योजना और प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानदंडों की वैधता अवधि से संबंधित टिप्पणी (3) के सिवाय जनवरी **2019** आदेश में निर्धारित शर्तों को बनाये रखने का प्रस्ताव किया है। ऐसी स्थिति में, मौजूदा प्रोत्साहन तथा जुर्माना योजना और जनवरी **2019** में निर्धारित शर्तों का निर्धारण जारी रखा गया है। कार्यनिष्पादन मानदंडों की वैधता के बारे में अनुवर्ती अनुच्छेद में बताया गया है।

(vi). टिप्पणी सं. (3) में जनवरी **2019** आदेश पत्तन द्वारा प्रस्तावित किए जाने के समय इसके लागू होने की तारीख से दो वर्षों की अवधि के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड की वैधता निर्धारित करती है। बर्थिंग नीति का खंड **8-5** विनिर्दिष्ट करता है कि कार्यनिष्पादन मानदंड तब तक प्रथम वर्ष के दौरान प्रत्येक तिमाही में संशोधित किए जाएंगे जब तक घटक के लक्ष्य मानदंड पर नहीं पहुंच जाते। अनुवर्ती संशोधन प्रतिवर्ष अथवा बर्थ अवसंरचना के अपग्रेडेशन पर किए जाएंगे। कार्यनिष्पादन मानदंडों से संबंधित जुर्माना/प्रोत्साहन के कार्यान्वयन का प्रथम वर्ष पहले ही समाप्त हो चुका है और पत्तन ने प्रथम वर्ष के दौरान वास्तविक कार्यनिष्पादन की त्रैमासिक समीक्षा के आधार पर दो बार मानदंड संशोधित किए हैं। ऐसी स्थिति में, कार्यनिष्पादन मानदंडों की वैधता के संबंध में सीओपीटी द्वारा टिप्पणी प्रस्तावित नहीं किए जाने पर, अनुमोदित संशोधित मानदंडों की वैधता बर्थिंग नीति, **2016** के अनुसार इसके लागू होने की तारीख से एक वर्ष की अवधि के लिए निर्धारित की गई है।

(vii). साधारणतः, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से **30** दिनों की समाप्ति के बाद भावी प्रभाव से लागू होती हैं। अतः, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित उत्पादकता मानदंड इस प्राधिकरण द्वारा सामान्यतः प्रदत्त अनुमादन के अनुसार राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से **30** दिनों की समाप्ति के बाद लागू होते हैं।

(viii). जैसाकि पहले बताया गया है, पिछले आदेश में अनुमोदित कार्यनिष्पादन मानदंड **14** मार्च **2021** तक वैध हैं। सीओपीटी ने अनुरोध किया है कि प्रचलित कार्यनिष्पादन मानदंडों की वैधता जो **14** मार्च **2021** को समाप्त हो

चुकी है उसे संशोधित कार्यनिष्पादन मानदंड लागू किए जाने तक विस्तारित किया जाए। पत्तन द्वारा किए गए अनुरोध के मद्देनजर, मौजूदा कार्यनिष्पादन मानदंड समाप्ति की तारीख से संशोधित कार्यनिष्पादन मानदंडों के प्रभावी होने तक विस्तारित किया माना गया है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित संशोधित कार्यनिष्पादन मानदंड और एक-दूसरे से जुड़ी प्रोत्साहन तथा जुर्माना योजना अनुमोदित करता है:—

“कार्यनिष्पादन मानदंडों पर आधारित प्रोत्साहन तथा जुर्माना योजना

1. कार्यनिष्पादन मानदंड:

| क्र.सं. | कार्गो विवरण | उत्पादकता मानदंड |
|---------|---|-------------------|
| 1. | सीओटी, एनटीबी और एसटीबी में प्रहस्तित पीओएल उत्पाद – एचएसडी, एमएस और नाथा | |
| | (i). एचएसडी | 1050 टन/घंटा |
| | (ii). एमएस | 600 टन/घंटा |
| | (iii). नाथा | 750 टन/घंटा |
| 2. | पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट | 230 टन/घंटा/प्लॉट |

2. प्रोत्साहन/जुर्माना

(i). बर्थ में पोत के विराम के लिए विनिर्दिष्ट समय ऊपर यथा उल्लिखित विनिर्दिष्ट कार्यनिष्पादन के आधार पर परिगणित किया जाएगा।

(ii) (क) शुरुआत से पहले और पूर्ण होने के बाद की औपचारिकताओं के लिए अपेक्षित समय 6 घंटे माना जाएगा।

(ख) कई पीओएल उत्पादों की ढुलाई करने वाले पोतों के लिए, कार्गो के प्रत्येक अतिरिक्त ग्रेड के लिए अतिरिक्त दो घंटे शुरुआत पूर्व और पूर्ण पश्चात औपचारिकताओं के लिए माने जाएंगे।

(iii). कई घटकों का प्रहस्तन करने वाले जलयानों के लिए, मानक बर्थ घंटे निम्नवत् परिकलित किए जाएंगे:

(क) एकल घटक प्रहस्तन के समय के लिए – घटक के लिए लागू कार्यनिष्पादन मानदंड।

(ख) कई घटकों के सहमत प्रहस्तन के समय के लिए – समानान्तरतः प्रहस्तित घटकों के लिए लागू कार्यनिष्पादन मानदंडों का जोड़।

(iv). बर्थ में विनिर्दिष्ट समय अर्जित करने में विफलता अथवा सफलता के लिए, जुर्माना/प्रोत्साहन नीचे तालिका में दिए गए अनुसार लागू होगा:—

| क्र.सं. | मानक घंटों से अधिक वास्तविक बर्थ घंटों हेतु जुर्माना | | प्रोत्साहन (सेव किए गए बर्थ घंटों के लिए) | |
|---------|--|-------------------|--|-------------------|
| | जलयान की वास्तविक कार्य अवधि (पोत का परिचालन पूरा होने तक कार्यगत बर्थ में बर्थिंग के बीच समय) | जुर्माना | जलयान की वास्तविक कार्य अवधि (पोत का परिचालन पूरा होने तक कार्यगत बर्थ में बर्थिंग के बीच समय) | प्रोत्साहन |
| 1 | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य | विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत के भीतर | शून्य |
| 2 | 5 प्रतिशत से अधिक विनिर्दिष्ट समय के 15 प्रतिशत तक | 1.0 X बर्थ किराया | 5 प्रतिशत से अधिक विनिर्दिष्ट समय के 15 प्रतिशत तक निम्नतर | 0.5 X बर्थ किराया |
| 3 | विनिर्दिष्ट समय के 15 प्रतिशत से उच्चतर | 2.0 X बर्थ किराया | विनिर्दिष्ट समय के 15 प्रतिशत के परे कमतर | 1.0 X बर्थ किराया |

(v). उपर्युक्त तालिका में निर्धारित जुर्माना जलयान के कार्गो परिचालन को पूरा करने में लगने वाले अतिरिक्त घंटों (अर्थात्, वास्तविक घंटे – मानक घंटे) के लिए वसूल किया जाएगा। प्रोत्साहन प्रत्येक बचाये गए अतिरिक्त घंटे, अर्थात् मानक घंटा – वास्तविक घंटा के लिए देय होगा।

(vi). जुर्माना/प्रोत्साहन की गणना करने के प्रयोजन के लिए प्रत्येक जलयान द्वारा अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन के परिकलन में, निम्नलिखित कारणों से परिचालन का रुकना 'गमिल नहीं किया जाता है:

(क) उप संरक्षक द्वारा यथा प्रमाणित सुरक्षित नौचालन के लिए ज्वारभाटा, ड्राफ्ट आदि हेतु प्रतीक्षारत जलयानों का कोई विराम।

- (ख) पाइलट की देरी से आपूर्ति और टग की अनुपलब्धता सहित पत्तन के कारण जलयान के नौचालन में कोई विलंब।
- (ग) मौसम संबंधी विराम और विलंब।
- (घ) पोतों के स्थानांतरण के कारण विराम और विलंब।
- (ङ). पत्तन द्वारा प्राधिकृत बंकरों, मरम्मत आदि के लिए जलयान का कोई विस्तारित विराम।
- (च) अधिकतम 30 मिनट की अवधि तक डुबाव सर्वेक्षणों में लगने वाला समय।
- (छ) बर्थ में पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाये गए उपस्कर का खराब होना/अनुपलब्धता।

3. ऊपर यथा विनिर्दिष्ट कार्यनिष्पादन और जुर्माना/प्रोत्साहन मानदंड भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगे और एक वर्ष के लिए वैध रहेंगे।”

11-2- इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/48/2018-सीओपीटी दिनांक 18 जनवरी 2019 द्वारा अनुमोदित मौजूदा कार्यनिष्पादन मानदंडों की वैधता इसकी समाप्ति की तारीख से इस अनुमोदित आदेश में संशोधित कार्यनिष्पादन मानदंडों के लागू होने तक विस्तारित किया माना गया है।

टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
[विज्ञापन-III/4/असा./386/2021-22]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 11th October 2021

No.TAMP/41/2021-COPT: —In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves Performance Norms based Incentive and Penalty Scheme under the Berthing Policy 2016 at the Cochin Port Trust as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No.TAMP/41/2021-COPT

Cochin Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 1st day of October 2021)

This case relates to the proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) seeking approval for the Performance Norms based Incentive and Penalty Scheme under the Berthing Policy 2016.

2.1. This Authority vide its Order No.TAMP/48/2018-COPT dated 18 January 2019 has last approved the revised Performance norm based Incentive / Penalty Scheme at COPT. This Order was notified in the Gazette of India on 12 February 2019 vide Gazette No.60. The notified provision of performance and penalty/ incentive norms came into effect after expiry of 30 days from date of notification of the Order in the Gazette of India and was valid for two years.

2.2. The relevant extract of the said Order relating to revised productivity norms and incentive / penalty prescribed in the said Order is given below:

1. **Performance Norms:**

| Sr. No. | Cargo Particulars | Productivity Norms |
|---------|--|----------------------------|
| 1. | POL products except Furnace oil, handled at COT, NTB & STB | |
| | (i). HSD | 1050 Tonnes / Hour |
| | (ii). MS | 600 Tonnes / Hour |
| | (iii). Naphtha | 750 Tonnes / House |
| 2 | Cement handled through Pipelines | 210 Tonnes / House / Point |

2. **Incentive / Penalty:**

For failure or success in achieving the stipulated time at berth, penalty / incentive will be applicable as tabulated below:

| Sr. No. | Penalty for actual berth hours exceeding the normative hours | | Incentive (for Berth Hours saved) | |
|---------|--|------------------|--|------------------|
| | Actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) | Penalty | Actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) | Incentive |
| 1 | Within 5% of the stipulated time | Nil | Within 5% of the stipulated time | Nil |
| 2 | More than 5% to 15% of the stipulated time | 1.0 x Berth Hire | Lower beyond 5% to 15% of the stipulated time | 0.5 x Berth Hire |
| 3 | | 2.0 x Berth Hire | Lower beyond 15% of the stipulated time | 1.0 x Berth Hire |

3. The main points made by COPT in its proposal dated 19 July 2021 are summarised below:

(i). In accordance with the Berthing Policy issued by Ministry of Shipping, Government of India in June 2016, the Performance Norms based Incentive and Penalty Scheme was implemented in Cochin Port with effect from 04 June 2017 after approval and notification by Tariff Authority for Major Ports (TAMP) vide Gazette No.189 dated 05 May 2017. The said Scheme for cargo operations at COPT was instituted for POL Products except Furnace Oil, handled at COT, NTB & STB, and Cement handled through Pipelines, and the norms fixed during last 4 years as given below:

| Sl. No. | Cargo | Norms in TPH | Applicability of the rates | Basis for revision |
|---------|---------|--------------|----------------------------|--|
| 1 | POL | 650 | 04.06.2017 | TAMP's Notification G No. 189 dated 05.05.2017 in accordance with the GOI Berthing Policy |
| | Cement | 190 | | |
| 2 | POL | 800 | 12.02.2018 | Based on Clause 7.2 of 7 of Berthing Policy |
| | Cement | 210 | | |
| 3 | POL | 1000 | 15.06.2018 | Based on Clause 7.2 of 7 of Berthing Policy |
| | Cement | 210 | | |
| 4 | HSD | 1050 | 14.03.2019 | TAMP's Notification G No.60 dated 12 February 2019 – Due to Significant variation in productivity across POL products commodity-wise norms for HSD, MS and Naphtha was suggested by port instead of the common norms for POL Products. |
| | MS | 600 | | |
| | Naphtha | 750 | | |
| | Cement | 210 | | |

(ii). The present productivity norms were effective from 14.03.2019 with a validity of two years, upto 13.03.2021

(iii). However, due to oversight and the COVID-19 Pandemic disrupting normal life, the proposal for renewal of the Scheme could not be submitted within the stipulated time. The delay in submitting the proposal may kindly be condoned.

(iv). The implementation of the 'Performance Norms based Incentive and Penalty Scheme' under the Berthing Policy has contributed to improvement in productivity for the cargo under the scheme.

(v). As per Clause 7.2 of the Berthing Policy, the port should increase the norms if more than 60-70% of the ships are achieving the set norms. Accordingly, the following revised 'Performance Norms based Incentive and Penalty Scheme for POL Products – HSD, MS and Naphtha handled at COT, NTB & STB; and Cement handled through pipelines is proposed for renewal of the Scheme.

(vi). POL Products – HSD, MS and Naphta – handled at COT, NT & STB

(a). COPT analyzed the performance of ships those handled HSD, MS and Naphtha at COT, NTB & STB for the period from 14.03.2019 to 15.03.2021. Out of the 318 ships that handled these products, 70 ships had handled two products; HSD and MS simultaneously; 143 ships had handled HSD alone; 53 ships had handled MS alone and 52 ships had handled Naphtha alone. While BPCL handled all the three Products, IOCL and HPCL handled import of HSD & MS.

(b). The average productivity in the above period was found to be 955 TPH for HSD, 543 TPH for MS and 774 TPH for Naphtha. The norms were achieved by 38% of ships carrying HSD, 51% of ships carrying MS and 69% (inadvertently mentioned by port as 88% and subsequently corrected) of ships carrying Naphtha. As per Clause No. 7.3 of the Berthing Policy, exception is that if more than 70% of ships cannot meet norms, the Chairman, in consultation with Board can relax the norm. However, it is proposed to retain the norms for POL Products – HSD, MS and Naphtha handled at COT, NTB & STB at the existing level.

(vii). Cement handled through Pipelines:

While analyzing the productivity of Cement vessels, the average productivity was found to be 220TPH (the figure of 295TPH was communicated wrong inadvertently by COPT) for the 168 ships that were handled in the two year period from 14.03.2019 to 15.03.2021. Out of the four cement companies operating at the port, three companies are bringing self-unloading ships, and the average productivity of Cement for these companies was found to be 230 TPH (inadvertently mentioned as 318TPH). The fourth operator, Zuari Cements, brings normal ships that have to be unloaded using a shore based un-loader with distinctly lower productivity, and the decline of the average productivity to 220 TPH is because of this. None of the Zuari Cements 19 ships could achieve the prescribed norm. The operator has, however, indicated to the port that they plan to shift to self-unloading ships as in the case of the other operators.

(viii). On analysis, it is seen that 64% of the ships achieved the norm of 210 TPH per point; and if the ships of Zuari Cements are excluded, 73% of the ships achieved the norm. Clause 7.2 of the Policy stipulates that if more than 60%-70% of ships are achieving the set norms, then, the port should increase the norms. Therefore, the norm for Cement handled through Pipelines is proposed to be revised to 230 TPH per point, which was achieved by 55% of the total ships.

(ix). Accordingly, the revised 'Performance Norms based Incentive and Penalty Scheme' for POL Products – HSD, MS and Naphtha handled at COT, NTB & STB; and Cement handled through Pipelines is proposed for examination and approval by this Authority, as under:

(a). Incentive & Penalty Scheme based Performance Norms:

1. Performance Norms

| Sr. no. | Cargo | Performance norms |
|---------|--|-----------------------|
| 1. | POL Products – HSD, MS and Naphtha – handled at COT, NTB & STB | |
| | (i). HSD | 1050 Tonnes/Hour |
| | (ii). MS | 600 Tonnes/Hour |
| | (iii). Naphtha | 750 Tonnes/Hour |
| 2. | Cement handled through Pipelines | 230 Tonnes/Hour/Point |

(b). Incentive & Penalty:

(i). The stipulated time for a vessel's stay at berth will be calculated based on the performance norms prescribed above.

(ii). Time required for pre-commencement and post-completion formalities shall be considered as 6 hours.

(iii). For failure or success in achieving the stipulated time at berth, penalty / incentive will be applicable as tabulated below:

| Sr. No. | Incentive (For Berth Hours less than Normative Hours) | | Penalty (For Berth Hours exceeding Normative Hours) | |
|---------|--|------------------|--|------------------|
| | Actual Berth Hours | Incentive | Actual Berth Hours | Penalty |
| 1. | Within 5% of Normative Berth Hours | Nil | Within 5% of Normative Berth Hours | Nil |
| 2. | Lower beyond 5% to 15% of Normative Berth Hours | 0.5 X Berth Hire | More than 5% to 15% of Normative Berth Hours | 1.0 X Berth Hire |
| 3. | Lower beyond 15% of Normative Berth Hours | 1.0 X Berth Hire | More than 15% of Normative Berth Hours | 2.0 X Berth Hire |

(iv). Penalty prescribed in the above table will be levied for additional hours (i.e., Actual Hours – Normative Hours) taken to complete the ship's cargo operation. Incentive will be payable for every additional hour saved, i.e. Normative Hour-Actual Hour.

(v). In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty / incentive, stoppage of operation on account of the following are to be excluded.

- (a). Any stay of ships waiting for tide, draft, etc. for safe sailing as certified by the Deputy Conservator.
- (b). Any delay in sailing of the ship due to the port including late supply of pilot and unavailability of tug.
- (c). Weather related stoppages and delays.
- (d). Stoppages and delays due to shifting of vessels.
- (e). Any extended stay of the ship for bunkers, repair etc., authorized by the port.
- (f). Time consumed for draft surveys upto maximum period of 30 minutes.
- (g). Break-down/ non availability of Port provided equipment at berth.

(x). It is also requested to kindly extend the validity of the prevailing scheme until the revised scheme is approved and notified by this Authority.

(xi). Approval of the Board of Trustees of the COPT as required will be obtained and intimated to this Authority.

4. On perusing the proposal of COPT, it is seen that the COPT has proposed to revise the Performance norms for Cement only. For other cargo items viz. HSD, MS and Naptha, the port for the reasons stated has proposed to retain the existing norms prescribed in the Order dated 18 January 2019.

5. Subsequently, the COPT vide its email dated 26 July 2021 has forwarded the revised conditionalities w.r.t Para 9 (2) of its earlier proposal dated 19 July 2021 citing that a few existing conditionalities prescribed in the Order dated 18 January 2019 were found omitted in its proposal dated 19 July 2021. A comparative statement showing proposed conditionalities at Para 9 (2) in its earlier proposal dated 19 July 2021 and incorporated in its communication dated 26 July 2021 (omitted conditionalities are highlighted in Bold) is given below:

| Proposed conditionalities at Para 9 (2) proposed in the earlier proposal dated 19 July 2021 | | | | | Proposed conditionalities at Para 9 (2) in the revised proposal dated 26 July 2021 | | | | |
|---|---|---|-----|---|--|--|---|-----|---|
| (i). | The stipulated time for a vessel's stay at berth will be calculated based on the stipulated performance norms as mentioned above. | | | | (i). | The stipulated time for a vessel's stay at berth will be calculated based on the stipulated performance norms as mentioned above. | | | |
| (ii). | Time required for pre-commencement and post completion formalities shall be considered as 6 hours. | | | | (ii). | (a). Time required for pre-commencement and post completion formalities shall be considered as 6 hours. | | | |
| | -- | | | | | (b). For vessels carrying multiple POL products, additional two hours for each grade of cargo shall be considered for pre-commencement and post completion formalities. | | | |
| | -- | | | | (iii). | For ships handling multiple commodities, the Normative Berth Hours will be computed as under | | | |
| | -- | | | | | (a). For the time of single commodity handling – Performance norm applicable for the commodity. | | | |
| | -- | | | | | (b). For the time of concurrent handling of multiple commodities – Sum of the Performance norms applicable for the commodities handled simultaneously. | | | |
| (iii). | For failure or success in achieving the stipulated time at berth, penalty / incentive will be applicable as tabulated below: | | | | (iv). | For failure or success in achieving the stipulated time at berth, penalty / incentive will be applicable as tabulated below: | | | |
| | S. No. | Incentive (for Berth Hours less than Normative Hours) | | Penalty (for Berth Hours exceeding Normative Hours) | | S. No. | Incentive (for Berth Hours less than Normative Hours) | | Penalty (for Berth Hours exceeding Normative Hours) |
| | 1. | Within 5% of Normative Berth Hours | Nil | Within 5% of Normative Berth Hours | | 1. | Within 5% of Normative Berth Hours | Nil | Within 5% of Normative Berth Hours |

| | | | | | | | | | | | | | |
|-------|---|---|------------------|--|------------------|--|-------|---|---|------------------|--|------------------|--|
| | 2. | Lower beyond 5% to 15% of Normative Berth Hours | 0.5 x Berth Hire | More than 5% to 15% of Normative Berth Hours | 1.0 x Berth Hire | | | 2. | Lower beyond 5% to 15% of Normative Berth Hours | 0.5 x Berth Hire | More than 5% to 15% of Normative Berth Hours | 1.0 x Berth Hire | |
| | 3. | Lower Beyond 15% of Normative Berth Hours | 1.0 x Berth Hire | More than 15% of Normative Berth Hours | 2.0 x Berth Hire | | | 3. | Lower Beyond 15% of Normative Berth Hours | 1.0 x Berth Hire | More than 15% of Normative Berth Hours | 2.0 x Berth Hire | |
| (iv). | Penalty prescribed in the above table will be levied for additional hours (i.e., Actual Hours – Normative Hours) taken to complete the ship's cargo operation. Incentive will be payable for every additional hour saved, i.e. Normative Hour – Actual Hour. | | | | | | (v). | Penalty prescribed in the above table will be levied for additional hours (i.e., Actual Hours – Normative Hours) taken to complete the ship's cargo operation. Incentive will be payable for every additional hour saved, i.e. Normative Hour – Actual Hour. | | | | | |
| (v). | In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty / incentive, stoppage of operation on account of the following are to be excluded. (a). Any stay of ships waiting for tide, draft etc. for safe sailing as certified by the Deputy Conservator. (b). Any delay in sailing of the ship due to the Port including late supply of pilot and unavailability of tug. (c). Weather related stoppages and delays. (d). Stoppages and delays due to shifting of vessels. (e). Any extended stay of the ship for bunkers, repair etc. authorized by the Port. (f). Time consumed for draft surveys upto maximum period of 30 minutes. (g). Break-down/ non-availability of Port provided equipment of berth. | | | | | | (vi). | In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty / incentive, stoppage of operation on account of the following are to be excluded. (a). Any stay of ships waiting for tide, draft etc. for safe sailing as certified by the Deputy Conservator. (b). Any delay in sailing of the ship due to the Port including late supply of pilot and unavailability of tug. (c). Weather related stoppages and delays. (d). Stoppages and delays due to shifting of vessels. (e). Any extended stay of the ship for bunkers, repair etc. authorized by the Port. (f). Time consumed for draft surveys upto maximum period of 30 minutes. (g). Break-down/ non-availability of Port provided equipment of berth. | | | | | |

6. In accordance with the consultation process prescribed, a copy each of the COPT proposal received vide email dated 19 July 2021 and subsequent email dated 26 July 2021 was circulated vide our letter dated 26 July 2021 and 27 July 2021 respectively to the users/ user organisations seeking their comments. A copy each of the comments received from the users/ user organisations was forwarded to the COPT as feedback information. The COPT has furnished its comments on the comments of users/ user organisations vide its email dated 06 September 2021.

7. Further, the COPT vide its email dated 06 September 2021 has also made following submissions:

(i). In the proposal sent to TAMP on 26 July 2021 at Para 6, norms achieved for ships carrying Naphtha were inadvertently mentioned as 88% which may please be read as 69%.

(ii). Further, at Para 7 of their proposal the average productivity of cement vessels which were mentioned as 295 TPH may also be read as 220 TPH.

(iii). It may kindly be noted that the aforesaid revisions do not warrant any change in the norms proposed.

(iv). The proposal was placed in the meeting of the Board of Trustees of COPT held on 12 August 2021 vide Agenda Item No.D-5 and Board vide Resolution No.65 resolved to approve the proposal. A copy of Board Agenda and Resolution is also furnished.

(v). TAMP may kindly approve the revised scheme and extend the validity of the prevailing scheme until the revised scheme is approved and notified by this Authority.

8. A joint hearing in this case was held on 27 August 2021 through Video Conferencing. The COPT made a power point presentation and has also furnished a copy of the presentation vide its email dated 27 August 2021. The COPT and the concerned users / user organizations have made their submissions at the joint hearing.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The Ministry of Shipping (MOS) in June 2016 has issued the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, and directed all the Major Port Trusts to implement the norms with incentives and penalties. The policy lays down standardized guidelines for all major ports to compute performance norms for different dry bulk commodities, taking into account the infrastructure available at ports. The Berthing Policy does not cover Liquid cargo like POL Products (except Furnace Oil, Benzene and Vacuum Residue) and cement handling through pipe line. The Cochin Port Trust (COPT), however, with an aim to improve the productivity at the port at the benchmark level and incentivize the vessel for improved performance and penalize if performance is below the proposed performance level, had sought approval of performance standards for the above two predominant cargo handled at the port along with penalty / incentive linked to the productivity levels which was approved by this Authority vide Order dated 29 March 2017.

(ii). Subsequently, in accordance with the Berthing Policy, the port reviewed the actual Performance for these commodities and proposed commodity wise performance norms for POL Products viz., High Speed Diesel (HSD), Motor Spirit (MS) and Naphtha instead of common performance for POL products then prevailing along with revised performance norms for Cement handled through pipelines. This Authority vide Order No.TAMP/48/2018-COPT dated 18 January 2019 has approved the revised performance norms and Incentive/ Penalty linked to performance norms for HSD, MS and Naphtha and for Cement handled through pipelines for cargo operations at COPT as proposed by the COPT. The said Order came into effect from 14 March 2019 and was valid upto for two years, i.e. 13 March 2021.

(iii). Clause 7.2 of the Berthing Policy stipulates that if more than 60%-70% of ships are achieving the set-norms, then the port should increase the norms. The Berthing Policy requires the ports to review the performance norms every quarter in the first year until target norms are achieved.

In view of the above, the COPT has reviewed the productivity actually achieved at the port in the two years period from 14.03.2019 to 15.03.2021 vis-à-vis the prescribed Performance Norms.

The Performance norms prescribed in the last Order dated 18 January 2019 is 1050 tonnes / hour for HSD, 600T / hour for Motor Spirit and 750 T / hour for Naphtha. The port has reported that the average productivity achieved during the period of two years from 14.03.2019 till 15.03.2021 is 955 T/hour for HSD, 543 T/hour for Motor Spirit and 774 T/hour for Naphtha. The port has further reported that the prescribed norms were achieved by 38% of ships carrying HSD, 51% of ships carrying MS and 69% of ships carrying Naphtha. The port has cited clause 7.3 of the Berthing Policy, which states that if more than 70% of ships cannot meet the norms, the Chairman in consultation with the Board can relax the norm. The port has, however, proposed to retain the prevailing norms for POL products viz., HSD, MS and Naphtha handled at COT, NTB and STB.

In view of the above position, and recognising the COPT has proposed to retain the existing norms for POL products viz., HSD, MS and Naphtha handled at COT, NTB and STB on the basis of actual performance achieved at the port from 14.03.2019 to 15.03.2021 and the same is approved by the Board of Trustees of COPT, this Authority is inclined to approve the same as proposed by the port for the said cargo items of POL products viz., HSD, MS and Naphtha handled at COT, NTB and STB.

(iv). As regards cement handled through pipeline, the Performance norms prescribed in the last Order dated 18 January 2019 is 210 TPH. The port has reported that the average productivity achieved during the period of two years from 14.03.2019 till 15.03.2021 at 220 TPH for the 168 ships.

Out of the four cement companies operating at the port, three companies are bringing self-unloading ships, and the average productivity of Cement by these companies is reported to be 230 TPH. The fourth operator, Zuari Cements, brings normal conventional ships that have to be unloaded using a shore based un-loader which decline the average productivity to 220 TPH. The operator has, however, indicated to the port that they plan to shift to self-unloading ships as in the case of the other operators.

The COPT has further confirmed that 64% of the ships achieved the norm of 210 TPH per point; and if the ships of Zuari Cements are excluded, 73% of the ships have achieved the prescribed norm. Clause 7.2 of the Policy stipulates that if more than 60%-70% of ships are achieving the set norms, then, the port should increase the norms. Therefore, the norm for Cement handled through Pipelines is proposed to be revised to 230 TPH per point, which was achieved by 55% of the total ships.

The Ultra Tech Cement Limited (UCL) has requested to retain the performance standard at the existing level of 210 TPH on the grounds that average productivity achieved is not consistent; it varies from ship to ship based on its evacuation. In response, the COPT has categorically stated that from the analysis done by the port, out of the 77 ships of Ultra Tech Cements, the average productivity of the ships is found to be 218 TPH. Further, 45 out of 77 ships (58.44%) have achieved the norm of 210 TPH and above. Hence, the COPT has viewed that the marginal increase in the norm from 210 TPH to 230 TPH is not expected to impact the customer adversely.

Further, the Penna Cement Industries Limited (PCIL) has requested that the cement performance parameters for cement handled through pipelines be grouped into categories on the basis of distance of the silo from the vessel.

The port while admitting that distance between the ship and the silo impacts productivity, has justified its proposal stating that when cement as a commodity across different terminals is analyzed, the average productivity is found to be of 220 TPH. The proposal to increase the norm marginally from 210 to 230 TPH was in consideration of the differences among the terminals.

Clause 7.2 of the Berthing Policy, 2016 issued by the MOS requires the Major Port Trusts to review the norms and increase the norms if more than 60%-70% of ships are achieving the set-norms until target norms are reached. The proposal of the COPT complies with the said clause of the Berthing Policy. The request made by the UCL to maintain status quo in the performance norms is not found to be in line with the Berthing Policy.

In view of the justification furnished by the port and recognizing that the proposal of the port intends to improve the performance of the port and to improve turnaround time of vessel and is also approved by the Board of Trustees of COPT and also since the proposal filed by the port is in compliance with the direction of Berthing Policy issued by the MOPSW, this Authority approves the revised performance norms proposed by the port for cement handled through pipeline

(v). The port has proposed to retain the existing incentive and penalty scheme and the conditionalities prescribed in the January 2019 Order except the note (3) regarding validity period of the proposed Performance Norms. That being so, the existing incentive and penalty scheme and the conditionalities prescribed in the January 2019 are continued to be prescribed. The validity of the Performance Norms is dealt with in the subsequent paragraph.

(vi). The January 2019 Order at note no. (3) prescribes validity of Performance Norms for a period of two years from the date it comes into effect as then proposed by the Port. Clause 8.5 of the Berthing Policy stipulate that performance norms will be revised every quarter during the first year until target norms for commodity are reached. Subsequent revisions will be done yearly or upon upgradation of berth infrastructure. The first year of implementation of the penalty/ incentive linked to performance norms is already over and the port has during the first year revised the norms twice based on quarterly review of the actual performance. That being so, in the absence of COPT proposing the note as regards validity of the performance norms, the validity of the revised norms approved is prescribed for a period of one year from the date it comes into effect in line with the Berthing Policy, 2016.

(vii). Ordinarily, the rates approved by this Authority have prospective effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, the revised productivity norms approved by this Authority comes into force after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette in line with the approval generally accorded by this Authority.

(viii). As stated earlier, the Performance Norms approved in the last Order is valid upto 14 March 2021. The COPT has requested that the validity of the prevailing Performance Norms which expired on 14 March 2021 to be extended until the revised Performance norms come into effect. In view of the request made by the port, the existing Performance norms is deemed to have been extended from the date of expiry till the revised Performance Norms comes into effect.

11.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the following revised Performance norms and inter linked incentive and penalty scheme:

“Incentive and Penalty Scheme based on Performance Norms

1. Performance Norms:

| Sr. No. | Cargo Particulars | Productivity Norms |
|---------|---|---------------------------|
| 1. | POL Products – HSD, MS and Naphtha – handled at COT, NTB & STB: | |
| | (i). HSD | 1050 Tonnes / Hour |
| | (ii). MS | 600 Tonnes / Hour |
| | (iii). Naphtha | 750 Tonnes / Hour |
| 2. | Cement handled through Pipelines | 230 Tonnes / Hour / Point |

2. Incentive/ Penalty

(i). The stipulated time for a vessel's stay at berth will be calculated based on the stipulated performance norms as mentioned above.

(ii) (a). Time required for pre-commencement and post completion formalities shall be considered as 6 hours.

(b). For vessels carrying multiple POL products, additional two hours for each additional grade of cargo shall be considered for pre commencement and post completion formalities.

(iii). For ships handling multiple commodities, the 'Normative Berth Hours will be computed as under:

(a). For the time of single commodity handling- Performance norm applicable for the commodity.

(b). For the time of concurrent handling of multiple commodities - Sum of the Performance norms applicable for the commodities handled simultaneously.

(iv). For failure or success in achieving the stipulated time at berth, penalty / incentive will be applicable as tabulated below:

| Sr. No. | Penalty for actual berth hours exceeding the normative hours | | Incentive (for Berth Hours saved) | |
|---------|--|------------------|--|------------------|
| | Actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) | Penalty | Actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) | Incentive |
| 1 | Within 5% of the stipulated time | Nil | Within 5% of the stipulated time | Nil |
| 2 | More than 5% to 15% of the stipulated time | 1.0 x Berth Hire | Lower beyond 5% to 15% of the stipulated time | 0.5 x Berth Hire |
| 3 | More than 15% of the stipulated time | 2.0 x Berth Hire | Lower Beyond 15% of the stipulated time | 1.0 x Berth Hire |

(v). Penalty prescribed in the above table will be levied for additional hour (i.e., Actual hours – Normative Hours) taken to complete the ship's cargo operation. Incentive will be payable for every additional hour saved i.e. Normative Hour – Actual hour.

(vi). In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty / incentive, stoppage of operation on account of the following are to be excluded:

(a). Any stay of ships waiting for tide, draft, etc. for safe sailing as certified by the Deputy Conservator.

(b). Any delay in sailing of the ship due to the Port including late supply of pilot and unavailability of tug.

(c). Weather related stoppages and delays.

(d). Stoppages and delays due to shifting of vessels

(e). Any extended stay of the ship for bunkers, repair, etc. authorized by the Port.

(f). Time consumed for draft surveys upto maximum period of 30 minutes

(g). Break-down / non-availability of port provided equipment at berth.

3. The performance and penalty/ incentive norms as specified above will be effective after expiry of 30 days from date of notification of the Order in the Gazette of India and will remain valid for one year."

11.2. The validity of existing performance norms approved by this Authority vide Order No.TAMP/48/2018-COPT dated 18 January 2019, is deemed to have been extended from the date of its expiry till the revised performance norms in this Order approved comes into effect.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./386/2021-22]